

- Крылов В. И.* Управление лесным хозяйством в дореволюционной России // Лес. хозяйство. 1978. № 9.
- Лушикова Н. М.* К истории лесной промышленности на Урале // Вопр. истории капиталист. России. Свердловск, 1972.
- Лушикова Н. М.* Лесное законодательство в России и горные заводы Урала // Вопр. истории Урала. Сб. 8. Свердловск, 1969а.
- Лушикова Н. М.* Лесное хозяйство горных заводов Пермской губернии в дореформенный период: Дис... канд. ист. наук. Пермь, 1975.
- Лушикова Н. М.* Лесное хозяйство горных заводов Урала (XVIII—XIX вв.) // Науч. сессия по проблеме многоукладности России в период империализма. Свердловск, 1969б.
- Лушикова Н. М.* Лесные дачи казенных горных округов Урала // Вопр. истории Урала. Сб. 11. Свердловск, 1970.
- Нечкина М. В.* О восходящей и нисходящей стадиях феодальной формации // Вопр. истории Урала. 1958. № 7.
- Путилова М. В.* Казенные горные заводы Урала в период перехода от крепостничества к капитализму. Красноярск, 1986.
- Путилова М. В.* Развитие заводской техники на казенных заводах Екатеринбургского горного округа в 40—70-е гг. XIX века // Вопр. истории Урала. Вып. 2. Свердловск, 1965.
- Павленко Н. И.* Развитие металлургической промышленности в России в первой половине XVIII века // Пром. политика и управление. М., 1953.
- Павленко Н. И.* О некоторых спорных вопросах социально-экономического развития России в XVII — первой половине XIX вв. // История СССР. 1984. № 3.
- Павлов А. М.* Первое описание уральских и сибирских заводов. М., 1937.
- Переход от феодализма к капитализму в России. М., 1969.
- Петров Б. С.* О посессионном праве в России // Гор. жури. 1882. № 1.
- Петров Б. С.* Очерки о развитии лесной промышленности на Урале. М.; Л., 1952.
- Савич А. А.* Прошлое Урала. Пермь, 1925.
- Сигов С. П.* Очерки по истории горнозаводской промышленности Урала. Свердловск, 1936.
- Струмилин С. Г.* История черной промышленности в России. Т. 1. М., 1954.
- Трефилова Л. А.* Из истории дореформенного землевладения посессионных заводов Пермской губернии // Из истории края. Пермь, 1964.
- Швецов В., Петров К.* Из прошлого южно-уральских заводов. Златоуст, 1927.
- Юхт А. И.* Государственная деятельность В. Н. Татищева в 20 — начале 30-х гг. XVIII в. М., 1985.
- Яцунский В. К.* Промышленный переворот в России // Вопр. истории. 1952. № 12.

И. П. Климов

ОРГАНИЗАЦИЯ РАБОТЫ УРАЛЬСКОГО ТРАНСПОРТА ПОСЛЕ ВОССТАНОВЛЕНИЯ СОВЕТСКОЙ ВЛАСТИ (1919—1920)

После восстановления советской власти на Урале первоочередное внимание ее органов было сосредоточено на организации работы транспорта, имевшего ключевое значение для всех отраслей уральской экономики. От нормального функци-

онирования транспортного хозяйства во многом зависели возрождение разрушенной в ходе Гражданской войны промышленности, восстановление производительных сил в сельском хозяйстве, снабжение городов топливом и продовольствием, налаживание межрегиональных экономических связей.

Уральскому транспорту в ходе военных действий был нанесен огромный урон. На Пермской железной дороге было выведено из строя две трети паровозов, сожжено 2 тыс. вагонов, были разрушены 215 мостов, многие депо, вокзалы, служебные здания, сотни километров тракционных путей [Урал. рабочий, 1925, 1 февр.]. Кошмарным кладбищем назвала газета «Красный Урал» пожарище сожженного в устье реки Чусовой камского флота [1919, 29 июля]. В разрушении транспортных объектов участвовали как белые, так и красные, хотя в публикациях советского периода вина возлагалась только на белогвардейцев.

В исторической литературе имеются расхождения об уроне, нанесенном камскому флоту в годы Гражданской войны. Так, в книге о водном транспорте, изданной Гострансиздатом в 1932 г., говорится, что колчаковцы сожгли весь камский флот в количестве 120 пароходов и свыше 112 барж [Водный транспорт..., 1932, 33]. По подсчетам Я. Л. Ниренбурга белые сожгли и потопили 114 судов и вывели из строя 234 судна [Социалистическое строительство на Урале, 1957, 62]. В огне погибло, отмечают Н. Дубилет и А. Пак, свыше 100 пароходов и барж [Дубилет, Пак, 1947, 24].

Наиболее точные данные о количестве сожженных судов, на наш взгляд, приводятся в работах, выполненных коллективом авторов под руководством Н. Дубилета [1972]. Они подтверждаются архивными источниками. Согласно поименному списку судов, хранящемуся в Государственном архиве Пермской области, в период навигации 1919 г. на Каме погибло 96 судов, в том числе 63 парохода и теплохода, 3 дебаркадера, 26 барж, 2 плашкоута, 1 подъемный кран и 1 брандвахта [ГАПО, ф. 196, оп. 1, д. 59, л. 196—197].

Разрушения материально-технической базы транспорта, вызванные военными действиями, усугублялись общей хозяйственной разрухой резко обострившимся топливным кризисом.

При проведении восстановительных работ в условиях незавершенной Гражданской войны продолжали применяться методы, присущие большевистскому государственно-политическому режиму военного времени: принятие партийно-государственных решений, имевших силу чрезвычайных законов; направление на места уполномоченных Совета рабочей и крестьянской обороны (РКО), Совнаркома РСФСР, распоряжения которых подлежали неукоснительному исполнению; проведение трудовых мобилизаций; использование частей Красной армии, реорганизованных в трудовые армии.

9 июля 1919 г. Совет РКО принял постановление о восстановлении Пермской железной дороги [см.: Владимир Ильич Ленин..., 1976, 366], а 20 ноября обсудил вопрос об упадке работоспособности Рязано-Уральской железной дороги. Было принято решение образовать комиссию под председательством А. В. Аванесова, которой поручалось рассмотреть проблему организации на дороге экстренных

поездов. Одновременно Наркомат путей сообщения обязывался срочно решить вопрос о снабжении уральских дорог топливом [см.: Матушкин, 1972, 376]. 7 августа 1919 г. Совнарком выдал мандат члену коллегии Наркомпути С. Т. Ковылкину о командировании его на Урал и Западную Сибирь со специальным поручением по восстановлению работы железнодорожного транспорта [Владимир Ильич Ленин..., 1976, 440].

В службе управления уральских железных дорог были созданы восстановительные отделы. Организуются ремонтно-восстановительные поезда [см.: ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 80, л. 20—20 об.]. На восстановительные работы мобилизовались все инженеры и техники путей сообщения, а также специалисты нетранспортных предприятий и учреждений, знакомые с железнодорожным делом. Работы по восстановлению железнодорожного транспорта были признаны военно-срочными. Учитывая государственное значение восстановления железных дорог Восточного фронта, Совет РКО 15 августа 1919 г. принял постановление предоставить рабочим, находившимся на восстановлении мостов, отсрочку от призыва в Красную армию впредь до окончания работ [Владимир Ильич Ленин..., 1977, 335]. Совнарком РСФСР одобрил предложение Реввоенсовета 3-й армии Восточного фронта о переключении ее на восстановление народного хозяйства на Урале и преобразовании в 1-ю Революционную армию труда.

Наиболее объемной и ответственной частью работы по возрождению транспортного хозяйства стало восстановление разрушенных железнодорожных мостов. В Гражданскую войну были взорваны мосты через реку Каму у Перми (840 м), у Сарапула (865 м), через реку Белую у Уфы (600 м) и выведено из строя большое количество мостов меньшей протяженности, также имевших большое значение для организации движения поездов.

Преодолевая огромные трудности, в зимнюю стужу 1919—1920 гг., когда морозы достигали порой тридцати градусов, железнодорожники Западного Урала под руководством коммунистов в течение пяти месяцев вели восстановление камского моста возле Перми. Вместе с железнодорожниками на восстановление моста были мобилизованы рабочие Перми, Мотовилихи, Чусового, крестьяне близлежащих сел и деревень. Пермский губком РКП (б) обязал каждого труженика Перми отработать на строительстве моста по 3—4 часа в неделю. В качестве временной меры было решено проложить полотно железной дороги прямо по льду реки. Каждый день с раннего утра до позднего вечера шли к мосту люди с топорами, лопатами, кирками, ведрами в руках. Они наращивали лед, укладывали шпалы и рельсы. Временный путь был проложен в течение двух недель. Одновременно с сооружением ледяной переправы ускоренными темпами велись работы на самом мосту. К концу 1919 г. подготовительные работы по установке мостовой фермы были закончены. Начался ее монтаж. Люди работали не покладая рук, в любую погоду. Основной цикл строительно-монтажных работ был завершен к февралю 1920 г. Член ВЦИК Е. Ярославский сообщал в Совнарком: «Несмотря [на] плохое питание, недостаток теплой одежды, обуви, работая на сквозном ветру, окончили работу раньше срока... Рад сообщить Вам эти вести, имеющие огромное значение

[для] всей трудовой России» [РГАСПИ, ф. 111, оп. 2, д. 293, л. 8, 22; Ленин и Пермский край, 1970, 90]. 17 февраля 1920 г. в присутствии делегатов Пермского губернского съезда Советов мост был открыт для движения.

Напряженного труда потребовало восстановление моста через Каму у Сарапула в Удмуртии. Надо было не только собрать новую 75-саженную ферму, но и извлечь из воды старую, обрушившуюся и сильно исковерканную взрывами и при падении. Изготовить такую ферму в Удмуртии не представлялось возможным. Поэтому решили использовать находившееся на станции Мга Северной железной дороги в разобранном виде пролетное строение, ранее предназначавшееся для строительства моста через реку Неву. Нелегким делом стала транспортировка фермы, вес которой составлял 82 тыс. пудов. Трудоемкая работа по транспортировке и монтажу фермы партийными органами была возложена на рабочих Путиловского завода г. Петрограда, которые, несмотря на снежные заносы, недостаток погрузо-разгрузочных механизмов, сумели все же доставить ее на место и смонтировать [РГАЭ, ф. 1884, оп. 42, д. 1136, л. 13].

При восстановлении камского моста у Сарапула вместе с железнодорожниками трудились бойцы Запасной армии, которой командовал Б. И. Гольдберг. 13 июня 1919 г. вопрос о строительстве моста в присутствии Б. И. Гольдберга был рассмотрен в Совнарком, где было принято решение ускорить темпы монтажных работ, для чего потребовалось увеличить нормы выработки по сравнению с мирным временем в 2—3 раза. Интенсификация работ позволила восстановить мост за месяц до намеченного срока [Владимир Ильич Ленин..., 1976, 564].

В сентябре 1920 г. развернулись восстановительные работы на мосту через реку Белую возле Уфы. Мост имел исключительно важное значение не только для Башкирии. По нему обеспечивалась связь центральных районов страны с Уралом и Сибирью. В срочном порядке сначала было открыто движение по временному деревянному пролету, соединявшему уцелевшие части моста, затем была собрана новая ферма, которую предстояло передвинуть на место старой. Для установления новой фермы требовалось остановить движение на линии не менее чем на 5 дней. Однако коммунистической ячейке (политкомиссар моста Макаров, главный инженер стройки Ольшевский) удалось убедить двухтысячный коллектив строителей в необходимости выполнить эту работу за 2 дня. Поставленная задача была реализована в срок [см.: РГАЭ, ф. 1884, оп. 42, д. 1256, л. 272, 282, 311].

Благодаря самоотверженному труду рабочих, инженеров, техников, красноармейцев к середине 1920 г. из 213 железнодорожных мостов, разрушенных во время войны на Пермской дороге, 179 начали действовать. Были также восстановлены 76 пунктов водоснабжения, 82 % станций, депо и мастерских [см.: ГАСО, ф. 65, оп. 1, д. 71, л. 166].

Героической страницей в истории уральских транспортников стало восстановление камского флота. Прибывший летом 1919 г. в Пермь уполномоченный Совета РКО и Главода В. М. Зайцев сообщил в Москву о том, что положение Пермского районного речного управления (рупвода) крайне тяжелое и что оно, имея довольно много грузов, из-за отсутствия флота не в состоянии перевезти их в центр.

В. М. Зайцев просил советское правительство оказать камским речникам неотложную помощь. Ознакомившись с содержанием данного сообщения, Совнарком потребовал от Я. Э. Рудзутака, возглавлявшего Главод, подробную информацию о том, что делается для восстановления камского флота.

На Каму выехала особая комиссия Главода, которая возглавила работу по подъему и приведению в порядок поврежденных судов [см.: Дубилет и др., 1972, 53—54]. 5 сентября 1919 г. Совет РКО поручил Главоду усилить работы по подъему и спасению погибших судов, обязав его через месяц вновь предоставить доклад о ходе работ [Декреты советской власти, 1973, 414—415].

Проведение судоподъемных работ потребовало большого напряжения сил. Не хватало технических средств, топлива, давал о себе знать недостаток продовольствия. В устье реки Чусовой, где погибла большая часть камского флота, были сосредоточены все имевшиеся в распоряжении Пермского рупвода подъемные краны и водолазные станции. Для подъема судов использовалось два способа: в первом случае водолазы спускались на дно и, обнаружив под водой в корпусах пробоины, заделывали их, после чего откачивали из корпуса воду; другой способ предполагал под потопленные суда подводить стропы, закрепленные на баржах, стоявших на плаву и наполненных водой. По мере откачки воды из барж они всплывали и постепенно поднимали потопленные суда.

Ремонт поднятых судов проводился в Симонихинском, Заозерном затонах, ремонтных мастерских Пермского рупвода. К возрождению камского флота были подключены прикамские заводы Добрянский, Чермозский, Пожевский, Усольский. Только за август 1919 г. было восстановлено 32 парохода, поднятых из воды [ГАПО, ф. 196, он. 1, д. 59, л. 12, 173].

Урон, нанесенный транспортному хозяйству, был столь значительным, что до окончания Гражданской войны были сделаны только первые шаги в его восстановлении: было возобновлено движение поездов лишь по основным направлениям, вместо разрушенных депо, служебных зданий, платформ и других искусственных сооружений действовали временные постройки. В таком же состоянии находился и водный транспорт региона [Урал. рабочий, 1921, 7 нояб.].

Восстанавливая разрушенное хозяйство, уральские транспортники одновременно напряженно трудились над выполнением правительственных заданий по перевозкам хозяйственных и воинских грузов.

Во второй половине 1919 г. по требованию Совета рабочей и крестьянской обороны в перевозках, осуществляемых уральским транспортом, доминировали транзитные грузы. Летом этого года на юге страны военные действия против власти Советов развернул Деникин. В руках белых оказались Донбасс, важнейшие продовольственные районы Северного Кавказа, Кубань, большая часть Украины. Урал являлся по существу единственной базой снабжения Советской республики металлом и топливом. С Урала и через Урал в прифронтовые районы страны шли оборонные и продовольственные грузы.

25 июня 1919 г. на заседании Совета рабочей и крестьянской обороны обсуждался вопрос о вывозе с Урала металла, 5 сентября — о вывозе дров и соли, 10 де-

кабря — о продовольственных перевозках из Сибири [см.: Владимир Ильич Ленин..., 1976, 409; 1977, 104]. Для оказания помощи местным советским и транспортным органам в организации грузоперевозок Совет РКО направил на Урал своих уполномоченных И. Г. Правдина, А. В. Эйдука, а также заместителя наркома продовольствия Н. П. Брюханова [см.: Там же, 310, 474]. Ежемесячная отгрузка металла с Урала была доведена до 1 114 вагонов. Но этого количества железнодорожных вагонов для выполнения задания оказалось недостаточно. В виду невозможности увеличить вывоз металла по железным дорогам Совет РКО дал указание принять все меры для отправки его водным путем, рекомендовал использовать для подвозки металла с заводов к железнодорожным станциям и речным пристаням гужевой транспорт [Социалистическое строительство на Урале, 1957, 56]. В июне 1919 г. Совнарком выдал охранные свидетельства специальным теплоходам, направлявшимся на реку Белую для вывоза хлеба, находившегося на пристанях Башкирии. Одновременно он дал задание своему уполномоченному С. С. Бакинскому собрать сведения об исправных пароходах рек Камы и Белой, которые также можно было бы использовать в этих целях. По распоряжению Совнаркома для теплоходов, занятых на вывозке башкирского хлеба, была направлена баржа с топливом. Через две недели председатель СНК Ленин требует от наркома продовольствия Л. Д. Цюрупы специальную докладную записку о положении с перевозками продовольственных грузов по уральским рекам [см.: Там же, 291, 312, 322, 377]. 6 августа 1919 г. Совнарком направил телеграмму в управление Пермской железной дороги с указанием увеличить вывоз в Центр соли, муки и зерна. Получив информацию о простаивании железнодорожных эшелонов с продовольствием на линии Челябинск — Уфа, Совнарком поставил вопрос об этом на Совете РКО [см.: Там же, 434, 461, 499].

С августа по декабрь 1919 г. транспортники вывезли с Урала около 2,5 млн пудов чугуна, железа, полуфабрикатов, рельсов, специальных сталей, меди, различных металлических изделий, около 18 млн пудов угля [Очерки истории..., 1971, 368]. Получение уральского металла, угля, хлеба предотвратило остановку оборонных предприятий и железнодорожного транспорта центральных районов России, сыграло важную роль в разгроме Красной армией деникинских войск.

Увеличение грузоперевозок при чрезмерной перегрузке транспортной техники приводило ее к ускоренному износу. К началу 1920 г. положение с парком локомотивов стало угрожающим: от 60 до 75 % паровозов нуждались в капитальном ремонте. Транспортная разруха усугублялась крайне неблагоприятным снабжением железных дорог топливом в связи с топливным кризисом, обострившимся еще с осени 1919 г. В телеграмме в Совет обороны 5 февраля 1920 г. сообщалось, что из-за отсутствия топлива на Самаро-Златоустовской и Ташкентской дорогах десятками стоят охлажденные паровозы, тысячами — груженные хлебом вагоны, остановились даже воинские перевозки [см.: Кубланов, 1975, 171—172].

Характеризуя состояние и задачи транспорта к началу 1920 г., нарком путей сообщения Л. Б. Красин отмечал: «Здесь положение катастрофическое. Мы стоим почти перед полной остановкой транспорта, если не будут приняты героические

меры» [Красин, 1920, 5]. 2 февраля 1920 г. Ленин подписал постановление Совета РКО «О катастрофическом положении транспорта». Состоявшийся в марте — апреле 1920 г. IX съезд РКП (б) принял специальное обращение к местным партийным организациям. Им предписывалось мобилизовать на транспорт 5 тыс. коммунистов, дать лучших работников в распоряжение Главполитпути и оказывать ему всемерную поддержку в борьбе за улучшение работы железнодорожного транспорта. Съезд пошел на крайнюю меру, которая использовалась лишь в чрезвычайных случаях, — направление на транспорт 10%-го числа делегатов съезда [см.: Девятый съезд РКП(б), 1962, 405, 431].

Состояние уральского транспорта и его задачи были рассмотрены на пермской и тюменской губернских партконференциях; пермской, екатеринбургской, челябинской, уфимской городских партийных конференциях. По их решению проводилась работа по восстановлению и укреплению транспортных партийных организаций. Коммунистами Пермского речного управления Камского бассейна был избран водный райком партии, в состав которого вошли А. А. Рогожкин, А. И. Панин, А. А. Быков, К. С. Меркурьев, И. Я. Ельшин, В. И. Заболотных. Райком водного транспорта создается в Тюменском речном районе. Возобновил работу партийный комитет на Челябинском железнодорожном узле. В крупных городах в районах компактного проживания железнодорожников образуются железнодорожные райкомы РКП(б) [см.: Красный Урал, 1919, 30 июля, 24 сент.; ГАОПОТО. ф. 1, оп. 1, д. 16, л. 12; оп. 2, д. 107, л. 2; ГАНИОПДПО, ф. 557, оп. 1, д. 23, л. 11].

Мобилизация на транспорт, а также прием в ряды большевистской партии новых членов привели к значительному росту транспортных ячеек. С января по июль 1920 г. количество ячеек РКП(б) на Пермской железной дороге увеличилось со 132 до 231, а число коммунистов — с 5 286 до 6 223, на Самаро-Златоустовской железной дороге с января по август того же года — соответственно с 56 до 99 и с 1 669 до 2 118 [см.: РГАСПИ. ф. 111, оп. 22, д. 58, л. 106].

В 1919 г. на железных дорогах, а в мае на 1920 г. на речном транспорте начали действовать чрезвычайные партийно-государственные органы — п о л и т и ч е с к и е о т д е л ы . Создание политотделов на транспорте IX съезд РКП(б) мотивировал исключительными обстоятельствами: катастрофическим состоянием транспорта, мобилизацией коммунистов на фронт, слабостью профессионального железнодорожного союза, значительной разбавленностью железнодорожного пролетариата непролетарскими элементами (в профсоюзе железнодорожников насчитывалось до 50 % служащих) [см.: Девятый съезд РКП(б), 1962, 345]. На Урале процесс образования железнодорожных политотделов совпал по времени с завершением военных действий, поэтому на них была возложена прямая обязанность по восстановлению транспортных партийных организаций.

Вскоре после IX съезда РКП(б) было учреждено Уральское бюро ЦК РКП(б), объединившее деятельность партийных организаций Екатеринбургской, Пермской, Челябинской, Уфимской и Тюменской губерний. Был создан также областной экономический орган — Уральское промышленное бюро ВСНХ. Под их руководством расширила помощь железнодорожному транспорту промышленность

Урала. За 1920 г. уральские заводы выпустили из капитального ремонта 70 паровозов, изготовили более 24 тыс. различных запасных частей к паровозам и вагонам, 14 897 паровозных топок и выполнили много других заказов железнодорожного транспорта [см.: Васьковский, 1989, 266].

Несмотря на огромные трудности и благодаря самоотверженному труду рабочих грузоперевозки по железным дорогам Урала в 1920 г. увеличились по сравнению с 1919 г. с 0,4 до 3,2 млн тонн. По Пермской дороге в 1920 г. проследовало грузов в 2,2 раза больше, чем в 1919 г. Осенью 1920 г. на уфимском участке Самаро-Златоустовской дороги стало отправляться 10 пар поездов в сутки вместо 3 пар в 1919 г. [см.: ЦДООСО. ф. 4, он. 7, д. 29, л. 236; ЦГАООРБ. ф. 1, он. 1, д. 108, л. 46]. По признанию самих партийных органов, эти успехи были достигнуты благодаря «революционности» рабочих. «Положение держится постольку, поскольку рабочие революционны», — отмечал в ноябре 1920 г. политотдел уфимского участка Самаро-Златоустовской железной дороги в докладе Уфимскому губкому РКП(б) [см.: Васьковский, Ниренбург, 1989, 267].

К концу 1920 г. угроза паралича железных дорог была в основном устранена, но достичь этого удалось за счет применения штурмовых методов и ценой интенсивного износа транспортной техники, которая не могла подкрепляться запасными частями и своевременно проходить плановый ремонт.

Для восстановления железнодорожного транспорта нужно было время. Выступая на III Всероссийском съезде водников, председатель Совнаркома В. И. Ленин в этой связи особо подчеркнул роль водного транспорта в экономике страны в 1920 г.: «За короткое время поставить железные дороги на высоту мы не сможем. Дай бог... если мы немного улучшим железные дороги в 4—5 месяцев. И вот водный транспорт должен сделать водную кампанию. Дело героическое» [Ленин, XL, 218].

Для камского речного флота, которому в период военных действий был нанесен не меньший урон, чем железным дорогам, организация грузоперевозок потребовала невероятных усилий. К разрушениям судов добавилось то, что фарватер реки был усеян минами. С трудом шло обеспечение возрождаемых судов и барж водниками командами, поскольку многие транспортные рабочие находились в рядах действующих воинских частей. Навигацию 1919 г. удалось начать лишь в июле, поэтому годовое задание правительственных органов по перевозке грузов удалось выполнить только частично. С 12 июля по 1 ноября было перевезено грузов в транзитном сообщении 5,5 млн пудов, в местном сообщении — 4,8 млн пудов [Красный Урал, 1919, 21 нояб.]. В 1920 г. объемы перевозок по Каме удалось увеличить, наиболее заметными они были в перевозках продовольственных грузов, соли, дров, лесоматериалов и нефтепродуктов, но по абсолютным показателям уступали уровню не только 1913 г., но и 1917 г. [История социалистической экономики, 1976, 335—336].

В Башкирии, где водный транспорт в ряде районов занимал приоритетное место, успехи в перевозках в 1920 г. были более весомыми. Водникам республики пришлось преодолевать не только транспортную разруху, но и мелководье. Глуби-

на русла на реках Белая и Уфимка падала почти до полуметра (52 см), что вынуждало речников применять крайне редко встречавшиеся в практике перевозок меры: грузы перевозились на пароходах от одного переката к другому, затем перегружались на лодку или крестьянские подводы и доставлялись к другому пароходу, а после очередной перегрузки следовали дальше. Речники Уфимской губернии перевозили 16,5 млн пудов грузов, превысив уровень 1918—1919 гг. на 4—5 млн пудов [см.: ГАРФ, ф. 5504, оп. 1, д. 32, л. 67].

Ввиду серьезных разрушений, которым подверглись железнодорожный и водный транспорт Урала, советское правительство придавало большое значение гужевому транспорту. Налаживание гужевого транспорта было далеко не легким делом. Многолетняя война тяжело отразилась и на его состоянии. Мобилизация лошадей для военных нужд, на перевозку топливных и продовольственных грузов, убой лошадей на мясо в значительной мере сократили их количество. На Урале осталась лишь треть рабочих лошадей от довоенного уровня [Урал. коммунист, 1922, № 3, 17]. На территории Удмуртии красные и белые в Гражданскую войну зарезали, истребили и увезли в другие регионы 84 тыс. лошадей, коров и другого скота [см.: Садаков, 1970, 70].

21 августа 1919 г. Ленин подписывает декрет СНК об организации гужевого транспорта на местах. Руководство им в пределах губерний возлагалось на губисполкомы [Декреты..., 1973, 49—50]. На основе декрета при Пермском, Екатеринбургском, Уфимском, Челябинском, Тюменском губисполкомках, а также уездных исполкомах Советов были образованы транспортно-материальные отделы (губт-рамоты), на которые были возложены обязанности по налаживанию гужевого транспорта.

Первым шагом в организации местного гужевого транспорта стало создание гужевых обозов непосредственно при трамонтах. Однако обозы транспортно-материальных отделов были малочисленными, в них не хватало возчиков и особенно лошадей. Так, в Челябинской губернии для нормальной работы обозов требовалось 850 лошадей, а налицо было лишь 250. Пермский, Челябинский и Уфимский губт-рамоты приняли решение закупить 200 лошадей в Сибири, но проведенные закупки не смогли преодолеть имеющийся дефицит [см.: ГАСО, ф. 124, оп. 1, д. 2, л. 45, 79]. Тогда хозяйственные обозы было поручено сформировать каждому крупному предприятию и учреждению губернского подчинения. В частности, в Пермской губернии к октябрю 1920 г. собственные гужевые обозы имели: губпродком — 57 лошадей, губкомгосоор — 23, гублеском — 15, завод «Пермьлес» — 43, губернская больница — 8 и т. д. [см.: ГАПО, ф. 490, л. 1; д. 11, л. 25]. К выполнению перевозочных работ через трудовую, дровяную и гужевую повинность привлекались крестьяне со своими подводами [см.: Декреты..., 1973, 283—285]. В обстановке хозяйственной разрухи гужевой транспорт взял на себя основную часть внутрирегиональных перевозок.

Итак, после восстановления советской власти предпринимаются чрезвычайные меры по преодолению транспортной катастрофы. Выйти из нее удалось лишь благодаря максимальному напряжению сил транспортников и мобилизации партий-

ными и советскими органами рабочих уральских заводов на оказание экстренной помощи транспортным предприятиям.

-
- Васьковский О. А. Ниренбург Я. Л. и др. Урал в Гражданской войне. Свердловск, 1989.*
Владимир Ильич Ленин: Биограф. хроника. Т. 7. М., 1976; Т. 8. М., 1977.
Водный транспорт СССР за 15 лет. М., 1932.
Девятый съезд РКП(б): Протоколы. М., 1962.
Декреты советской власти. Т. 6. М., 1973.
Дубилет Н., Золотов А., Ремезов В. Кама — река-труженица. Пермь, 1972.
Дубилет Н., Пак А. 100 лет судоходства на Каме. Пермь, 1947.
История социалистической экономики. Т. 1. М., 1976.
Красный Урал (Пермь). 1919. 29 июля, 21 нояб.
Кубланов А. А. Совет Рабочей и Крестьянской Обороны (ноябрь 1918 — март 1920 гг.). Л., 1975.
Ленин В. И. Полное собрание сочинений.
Ленин и Пермский край: Сб. докл. и материалы, воспоминания. Пермь, 1970.
Матушкин П. Г. Ленин об Урале: ист. очерк. Челябинск, 1972.
Очерки истории коммунистических организаций Урала. Т. 1. Свердловск, 1971.
Садаков М. А. Некоторые вопросы истории Удмуртской АССР. Ижевск, 1970.
Социалистическое строительство на Урале. Свердловск, 1957.
Уральский рабочий. 1925. 1 февр.

Г. Н. Валиахметова

АНГЛО-ФРАНЦУЗСКОЕ СОПЕРНИЧЕСТВО НА БЛИЖНЕМ ВОСТОКЕ И СТРОИТЕЛЬСТВО ИРАКСКОГО НЕФТЕПРОВОДА (1928—1934)

Нефтяные ресурсы Ближнего Востока стали предметом соперничества великих держав ввиду возрастания военно-стратегического значения нефти. В первой четверти XX в. политика ведущих стран Запада в этом регионе в значительной степени стала определяться нефтяным фактором. По итогам Первой мировой войны Англия заняла лидирующие позиции на Ближнем Востоке, при этом в узкий круг распорядителей арабской нефти были допущены Франция и США. Нефтяной альянс действовал в рамках многонациональной нефтяной корпорации «Ирак Петролеум Компани» (ИПК), в состав которой вошли: британская полуправительственная «Англо-Персидская нефтяная компания», англо-голландский трест «Ройял Датч Шелл», французская полуправительственная «Компани Франсез де Петроль», группа ведущих американских нефтяных компаний и известный нефтяной магнат К. С. Гульбенкян. В 1925 г. компания получила эксклюзивные нефтяные права в двух вилайетах Ирака. С конца 1927 г., после успешного разведочного бурения,